



Entre Istanbul et La Mecque, entre Bagdad et l'Europe, Damas au XIXe siècle

Jean-Luc Arnaud

► To cite this version:

Jean-Luc Arnaud. Entre Istanbul et La Mecque, entre Bagdad et l'Europe, Damas au XIXe siècle. Histoire, archéologies, littératures du monde musulman. Mélanges en l'honneur d'André Raymond, Institut français d'archéologie orientale, pp.77-94, 2009. halshs-01219077

HAL Id: halshs-01219077

<https://shs.hal.science/halshs-01219077>

Submitted on 22 Oct 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Entre Istanbul et La Mecque, entre Bagdad et l'Europe, Damas au XIXe siècle

Jean-Luc Arnaud, CNRS, jlarnaud@mmsch.univ-aix.fr

D'après : « Entre Istanbul et La Mecque, entre Bagdad et l'Europe, Damas au XIXe siècle », in *Histoire, archéologies, littératures du monde musulman. Mélanges en l'honneur d'André Raymond*, Le Caire, Institut français d'archéologie orientale, 2009, p. 77-94.

Texte original, figures originales

Résumé

Au XVIII^e siècle, Damas est un carrefour entre deux itinéraires au long cours. Entre Orient et Occident tout d'abord, avec la caravane de Bagdad ; entre le nord et le sud du monde musulman ensuite, à travers le pèlerinage à La Mecque. Plus localement, le réseau de circulation est assez déficient. Durant la seconde moitié du XVIII^e siècle, les flux de marchandises dont Damas tire son dynamisme s'orientent vers de nouveaux itinéraires maritimes qui bénéficient ensuite du développement de la navigation à vapeur. Partir des années 1850, la région de Damas bénéficie d'importants investissements en matière de transport routier puis ferroviaire, mais les nouveaux itinéraires par la mer Noire et la mer Rouge sont installés et stabilisés avant la mise en place de ces nouvelles opportunités. Ainsi, en quelques décennies, l'économie damascène est-elle réduite au rôle de relais local du port de Beyrouth. Cet exemple montre qu'un avantage acquis par une ville à un moment donné, dans le contexte d'une technologie et d'un équilibre politique donnés, est toujours susceptible d'être perdu.

Abstract

In the 18th century, Damascus stood at the crossroads of two major long-distance routes: the first, the Baghdad caravan, linked East and West while the second, the pilgrimage to Mecca, running North-South across the Muslim world. In local areas, the road network was fairly inadequate. During the second half of the 18th century, the flow of merchandise, which contributed to Damascus' dynamic economy, was reoriented towards new maritime routes, a move further reinforced by the development of steamships. After

the 1850s, the region around Damascus received substantial investments in road and later in rail transportation, but the new itineraries via the Black Sea and the Red Sea were already well established before these new opportunities became available. Thus, in a few decades, Damascus saw its commercial centre reduced to a local staging post for the port of Beirut. This example shows how, when a city acquires an advantage at a given moment in time, thanks to a given technology and a given political situation, it can also lose it.

Entre Istanbul et La Mecque, entre Bagdad et l'Europe, Damas au XIXe siècle

Dans les hommages à André Raymond, *Villes au Levant*, publiés en 1990, Eugen Wirth examine les courants commerciaux entre l'Europe et l'Asie durant la période médiévale et s'interroge sur les causes de déclin et/ou de prospérité des villes commerciales¹. Il note que le modèle, généralement retenu par les historiens orientalistes pour expliquer ces mutations, privilégie les phénomènes politiques et militaires survenus à proximité des villes concernées. Adoptant une autre échelle d'observation, il propose un autre point de vue, un autre modèle. À travers un examen des parcours à longue distance dans un rayon de plusieurs milliers de kilomètres, il montre le rôle déterminant des voies du commerce international dans les mouvements de croissance ou de décroissance des villes. Cette petite échelle lui permet de saisir les transformations des cinq principaux itinéraires entre l'Europe et l'Asie durant la période médiévale.

Ma contribution à ces nouveaux hommages à André Raymond ne traite ni d'Alep ni de la période médiévale mais de Damas au XIX^e siècle. Elle n'est cependant pas sans écho avec l'article de E. Wirth quant au rôle des voies de communication dans le développement de la ville ; article dans lequel il met en exergue des relations de cause à effet présentant de fortes similitudes avec celles qui animent les mutations de Damas quelques siècles plus tard.

Au XVIII^e siècle, Damas est un carrefour entre deux itinéraires au long cours (fig. 1). Entre Orient et Occident tout d'abord, avec la caravane de Bagdad ; entre le nord et le sud du monde musulman ensuite, à travers le pèlerinage à La Mecque. Quelques chiffres permettent d'en évaluer le trafic. Depuis Bagdad, deux à trois caravanes de 1 000 à 1 200 chameaux arrivent chaque année à Damas², soit, au minimum, 400 tonnes de marchandises³. Il s'agit de produits originaires de régions bien plus éloignées que l'Irak où ils arrivent par plusieurs voies. Des porcelaines de Chine et du Japon ou encore des marchandises des côtes du Bengale, du Coromandel et de Malabar sont débarquées au fond du golfe Persique avant d'être acheminées à Bagdad par caravanes⁴. Pour leur part, les produits du centre des Indes ou de Perse (la soie en particulier), rejoignent Bagdad par voie terrestre. Comme en témoigne le matériel archéologique (fig. 2) Damas est un centre de consommation et un lieu de redistribution à la fois vers les autres places commerciales de l'Empire : Istanbul et, plus rarement, Le Caire et vers l'Europe du nord. Un des vecteurs de cette redistribution est le pèlerinage à La Mecque. Damas constitue un des principaux points de regroupement des pèlerins. Chaque année, ils ne sont pas

¹. Wirth, « Alep et les courants commerciaux », p. 44-56.

². Guys, Beyrouth et le Liban, p. 149.

³. Au minimum 2 000 charges de 200 kg ; au maximum, 3 600 charges de 350 kg soit plus de 1 200 tonnes. Tekeli, « On Institutionalized external Relations of Cities », p. 49-72.

⁴. Cet itinéraire n'est pas le seul ; la mer Rouge et l'Égypte constituent aussi une voie d'arrivée en Méditerranée pour les produits d'Extrême-Orient.



Figure 1. Damas : un carrefour de voies au long cours. Entre Istanbul et La Mecque, entre Bagdad et Le Caire, à la fin du XVIII^e siècle, Damas est un des principaux carrefours du Proche-Orient. Dessin de l'auteur.

moins de 20 000 à 50 000 qui regagnent Damas par l'intermédiaire de trois caravanes d'origines différentes : de Perse, d'Anatolie et des Balkans. Après une arrivée en ordre dispersé et un séjour plus ou moins prolongé au cours duquel ils se livrent à de multiples transactions pour préparer la suite de leur voyage, les pèlerins partent pour le Hedjaz sous la direction du gouverneur de la province. Trois ou quatre mois plus tard, ils reviennent à Damas d'où ils se séparent avant de reprendre la route⁵.

Ces voyageurs sont tout d'abord des pèlerins - ils accomplissent un des rites imposés aux croyants qui en ont les moyens - mais, au cours de leur voyage, qui dure souvent plus de six mois, ils n'effectuent pas seulement des dépenses : le pèlerinage

⁵. Tresse, *Le pèlerinage syrien*. Rafeq, *The Province of Damascus*, p. 58-76.



Bleu et blanc chinois,
dynastie Ming,
XVIe siècle



Tasse à lustre métallique,
Iran Safavide,
XVIIe siècle



Imitation chinoise du
style Imari japonais,
début du XVIIIe siècle



Bleu et blanc chinois,
dynastie Qing, fin XVIIe,
début XVIIIe siècle



Vase de Didymotique
(Thrace), fin XVIIIe -
début XIXe siècle

Figure 2. Exemples de céramiques retrouvées à Damas. La céramique tirée des fouilles de la citadelle de Damas témoigne de multiples échanges commerciaux entre Damas, l'Extrême-Orient et les autres régions de l'Empire au cours de la période ottomane. Extraits de V. François, *Céramiques d'époques mamelouke et ottomane à la citadelle de Damas*, à paraître.

constitue une opportunité d'échanges de marchandises entre l'ensemble des populations musulmanes. En outre, de riches négociants se joignent à la caravane et profitent de sa sécurité⁶. Ainsi, à l'aller comme au retour, à l'arrivée comme au départ, les voyageurs sont-ils lourdement chargés de marchandises dont une partie est négociée à Damas. Le volume des transactions commerciales réalisées à la faveur de cet événement - deux fois par an - est considérable. Bon an mal an, cette situation perdure jusqu'au début du XIX^e siècle.

À la fin du XVIII^e siècle, Damas et ses faubourgs regroupent environ 90 000 habitants⁷ ; le nombre des pèlerins qui y séjournent deux fois par an peut être supérieur à la moitié des habitants « sédentaires » de la ville. Ainsi le pèlerinage mobilise une part importante des activités économiques de la ville durant quatre à six mois chaque année car il ne s'agit pas seulement de loger et de nourrir les pèlerins mais aussi de prendre en charge plusieurs dizaines de milliers de bêtes de somme, d'en fournir de nouvelles,

⁶. Establet, Pascual, *Ultime voyage*, p. 53 sq. Voir aussi le témoignage de Hadji, *La Syrie, la Palestine et la Judée*, p. 153.

⁷. Arnaud, « La population de Damas », p. 177-207.

d'assurer l'approvisionnement en fourrage, de réparer les tentes, les bâts, les harnachements...

Le rôle de Damas dans l'organisation du pèlerinage à La Mecque est déterminant du dynamisme de son économie : c'est bien un carrefour - point de passage obligé - à l'échelle de l'ensemble de l'Empire, voire au-delà. Malgré cela, plus localement, le réseau de circulation est assez défectueux. Au début du XIX^e siècle, la province de Damas ne compte pas une seule route carrossable, les pistes caravanières sont assez mal entretenues et il manque de nombreux ponts. Ce tableau ne constitue pas une exception dans l'Empire, mais, compte tenu de sa situation géographique, la ville souffre surtout de l'absence de voie directe vers la côte, située à seulement 90 km. Trois ports peuvent prétendre constituer le débouché de Damas. Le plus proche, Beyrouth, est le moins aisé à pratiquer : les chaînes montagneuses de l'Anti-Liban et du Liban sont à ce niveau très élevées et s'avèrent infranchissables en hiver, Beyrouth ne dispose pas d'eau douce en quantité suffisante pour approvisionner les marins ; enfin, les rochers du port présentent la particularité de couper les amarres des navires. Ce n'est pas un hasard si, avant les années 1830, Beyrouth, qui compte alors environ 6 000 habitants, ne bénéficie pas de service consulaire. Au sud, la ville de Saïda, plus éloignée, est facilement accessible, son port est cependant assez médiocre et il présente une forte tendance à s'ensabler ; vers 1825, il devient impraticable. La troisième ville, Tripoli, située au nord de Beyrouth, est reliée à Damas par une voie qui contourne la chaîne du Liban par la trouée de Homs mais son port est de faible importance, il est très concurrencé par Alexandrette, principal débouché d'Alep. Tripoli ne compte alors pas plus d'habitants que Beyrouth.

Cette situation n'est pas favorable aux échanges par voie maritime. Les années 1830 – marquées par le développement de la navigation à vapeur – sont décisives. Ce nouveau moyen de propulsion, en provoquant l'augmentation des volumes transportés à moindre coût, entraîne un reclassement des ports. Ceux qui peuvent recevoir, entreposer et distribuer les cargaisons des navires à fort tirant d'eau connaissent une croissance sans précédent tandis que les autres tombent en désuétude⁸. Parmi les trois villes envisageables pour accueillir les marchandises au départ et à destination de Damas, Beyrouth devient rapidement le principal port de la côte⁹ sans pour autant bénéficier d'amélioration en matière de voies de circulation.

Au cours du XIX^e siècle, cette situation change, elle se renverse dans le cadre d'un double mouvement : la recomposition des itinéraires du commerce à longue distance et l'amélioration des voies de communication locales.

De nouveaux itinéraires au long cours

Durant la seconde moitié du XVIII^e siècle, les flux de marchandises dont Damas tire une part importante de son dynamisme sont orientés vers de nouveaux itinéraires.

⁸. Labaki, *Introduction à l'histoire économique du Liban*, p. 176-177.

⁹. Durant l'occupation égyptienne de la région (1831-1840), son centre administratif est basé à Beyrouth ; ce statut lui confère un rôle prépondérant (par rapport à Saïda et Tripoli) qu'elle conserve ensuite. Fawaz, « The Changing Balance », p. 208-214.

C'est le transit au long cours, celui des produits d'Extrême-Orient, qui est le plus touché. Dans le cadre de l'affaiblissement de l'Empire par rapport aux puissances étrangères, deux nouvelles voies maritimes, plus sûres que l'itinéraire syrien et moins coûteuses, une par le nord, une autre par le sud, constituent des opportunités qui ne manquent pas de détourner le transit à leurs profits.

Vers 1750, la route entre les Indes et l'Europe passait soit par Damas, soit par la voie maritime du Cap. Ces deux itinéraires n'étaient ni les plus courts, ni les plus économiques mais le passage par la mer Rouge et Suez, convoité depuis longtemps par les Européens, était interdit à la navigation des étrangers par la Sublime Porte. Toutefois, contre les interdictions réitérées à plusieurs reprises par le Sultan au cours des années 1770, les Français et les Anglais obtiennent - de fait sinon de droit - l'autorisation de naviguer en mer Rouge avant la fin du siècle¹⁰. Le temps gagné sur les autres itinéraires est considérable. Il faut cependant attendre plusieurs décennies pour que le transit entre Suez et Alexandrie - par Le Caire - soit parfaitement organisé¹¹ ; la voie est ouverte à partir du début des années 1840, son intérêt par rapport aux autres itinéraires augmente avec le développement de la propulsion à vapeur - sur terre et sur mer - à partir du milieu des années 1850. Le Caire devient alors - contre Damas - un des principaux lieux du transit entre l'Europe et l'Extrême-Orient¹².

Autre objet de conflit entre Istanbul et les Puissances étrangères, la question de la navigation en mer Noire est résolue par le traité de Küçük Kaynarca, signé entre la Porte et la Russie en 1774. En autorisant la flotte du Tsar à naviguer sur le Danube et en mer Noire et aussi à passer les détroits du Bosphore et des Dardanelles, il ouvre une nouvelle voie au nord¹³. Quelques années plus tard, ces autorisations sont étendues à l'ensemble de la navigation internationale. Elles sont complétées au début des années 1830 par l'ouverture du Bosphore et des Dardanelles aux navires étrangers à l'Empire. Istanbul, qui était auparavant un centre de transit et de redistribution des marchandises transportées par les navigateurs ottomans, devient un simple lieu de passage. La ville n'est plus un point d'arrêt obligé, les revenus qu'elle tirait de l'organisation des échanges diminuent fortement ; en contrepartie, on note une baisse des coûts de transport en mer Noire¹⁴. Elle a pour effet de drainer des flux qui passaient auparavant plus au sud. Les marchandises de Perse et d'Extrême-Orient, à destination d'Istanbul ou de l'Europe, abandonnent l'itinéraire syrien pour emprunter la nouvelle voie, bien plus avantageuse. Dès 1812, les administrateurs de l'East India Company calculent les économies qu'il serait possible de faire en faisant passer les soies du Gilan par Trébizonde¹⁵. La voie entre Tabriz et la mer Noire est ouverte par les Anglais au début des années 1830 ; ses

¹⁰. Charles-Roux, *L'isthme et le canal de Suez*, vol. 1, p. 58 sq. ; pour les coûts comparés des différents itinéraires à la fin du XVIII^e siècle, voir p. 113-114.

¹¹. Charles-Roux, *L'isthme et le canal de Suez*, vol. 1, p. 165 sq.

¹². Bird, *Samuel Sheppard of Cairo*, p. 30.

¹³. Kasaba, « Incorporation of the Ottoman Empire », p. 837.

¹⁴. Pour la chronologie détaillée de ces multiples autorisations, voir A. U. Turgay, « Trade and Merchants in Nineteenth-Century Trabzon », p. 289-290.

¹⁵. Issawi, « The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900 », p. 18-19.

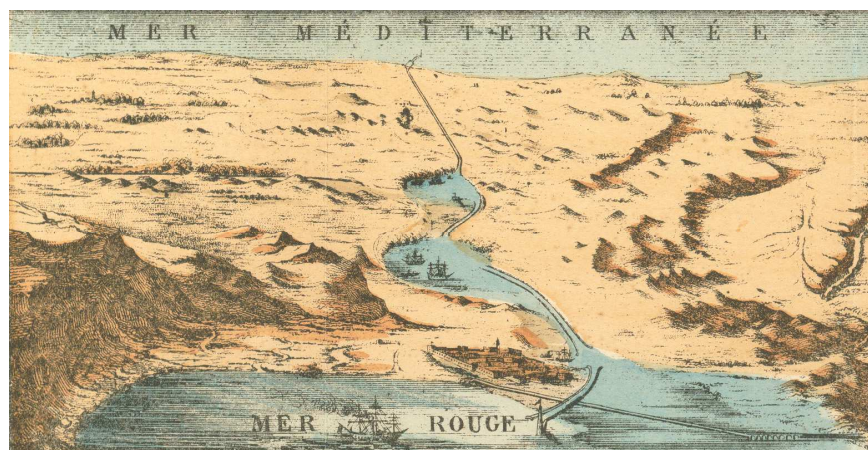


Figure 3. Canal de Suez. Ouvert à la navigation en novembre 1869, le canal de Suez entraîne la recomposition de tous les itinéraires qui traversent le Proche-Orient. Ses effets sont ressentis jusqu'à Trébizonde dont le trafic diminue. Vignette d'une carte publiée en 1857 et reprise dans F. Charles-Roux, *L'isthme et le canal de Suez*, Hachette, Paris, 1901, vol. 1, face p. 268.

effets se font rapidement sentir à Damas. Quelques années plus tard, le consul de France à Alep note qu'une grande part des produits d'Extrême-Orient qui, encore au début du siècle, transitaient par Damas, empruntent la voie du Cap ou celle de Trébizonde. Il prend acte des recompositions régionales et conseille aux investisseurs français de s'installer à Beyrouth plutôt qu'à Damas¹⁶.

La route du pèlerinage par Damas est aussi touchée par la concurrence maritime. À partir des années 1830, le développement de la navigation à vapeur, en Méditerranée puis en mer Rouge, et la mise en place de lignes régulières en constituent le principal déterminant. Les pèlerins en provenance du nord de l'Empire adoptent un itinéraire mixte : par mer jusqu'à Alexandrie, par terre - en chemin de fer à partir de 1858 - jusqu'à Suez, et ensuite, à nouveau par mer. Grâce à cette nouvelle voie, plus rapide et plus sûre que celle de la caravane, les pèlerins abandonnent le transit par Damas. Leur nombre diminue rapidement ; au milieu du XIX^e siècle, les voyageurs au départ de Damas pour La Mecque sont quelques milliers seulement¹⁷. Cette baisse n'est pas conjoncturelle, au contraire, trente ans plus tard, les pèlerins sont encore moins nombreux¹⁸. À la fin de l'année 1869, l'ouverture du canal de Suez (fig. 3) porte un nouveau coup à Damas¹⁹. À partir de ce moment-là, le débarquement à Suez, les aléas du chemin de fer égyptien, le transit au Caire et enfin l'embarquement à Alexandrie sont autant d'étapes brûlées par les personnes et les marchandises en provenance de La Mecque ou d'Extrême-Orient. La baisse des durées et des coûts de transport qui s'en suivent constitue des avantages indiscutables par rapport aux autres itinéraires.

¹⁶. Guys, *Beyrouth et le Liban*, p. 141-150.

¹⁷. Tresse, *Le pèlerinage syrien*, p. 275.

¹⁸. À la veille de l'ouverture du canal de Suez, à la fin des années 1860, N. Qasâtli compte 8 000 pèlerins au départ de Damas (cité par Faroghi, *Pilgrims & Sultans*, p. 42). Dix ans plus tard, en 1879, on n'en compte pas plus de 1 000 à 2 000, il s'agit de Persans pour la plupart : S. Shamir, « The Modernization of Syria », p. 363.

¹⁹. Reilly, « Properties around Damascus », p. 91.

Amélioration des voies de communication locales

Dans ce contexte, qui semble reléguer Damas en matière de transit à longue distance, le milieu du XIX^e siècle est marqué par un affermissement de l'autorité ottomane au Bilâd al-Shâm. L'État reprend en main des territoires et des routes contrôlés par les bédouins et il développe de nouveaux équipements en matière de transport - des routes puis des voies de chemin de fer - dans l'ensemble de la région.

L'accroissement de Deir ez-Zor, petite ville localisée au bord de l'Euphrate à environ 450 km au nord-est de Damas, semble exemplaire du mouvement de reconquête conduit par l'autorité ottomane à l'égard de la zone de steppes située entre la ligne Damas-Alep et la vallée de l'Euphrate. En 1851, alors que la région est soumise à des tribus de bédouins nomades, la Porte choisit Deir ez-Zor comme point d'appui pour restaurer son autorité dans l'est de la Syrie²⁰. La ville est transformée de manière à constituer un lieu d'exercice du pouvoir et un relais au service des marchés des grandes agglomérations. Il s'agit tout d'abord d'assurer la sécurité des voies de communication, vers Bagdad en particulier. Cette transformation ne se fait pas sans difficultés²¹ : après plusieurs échecs, les troupes ottomanes atteignent Deir en 1858 seulement. À partir de cette date, la redevance, *khuwwa*, que les citoyens devaient payer aux bédouins des environs est abolie. La ville n'est pas pour autant acquise ; l'État doit y installer son administration et en assurer le fonctionnement²². À partir du milieu des années 1860, il multiplie les équipements²³ et, en 1867, grâce à la fondation d'une force spéciale de cavalerie légère, il constitue Deir ez-Zor comme principale étape d'une nouvelle route entre Damas et Bagdad. Sa population commence alors à se diversifier, des commerçants et des artisans, pas uniquement musulmans, originaires de Mossoul et d'Alep, s'y installent. La ville qui regroupe 5 000 habitants en 1883 en compte quatre fois plus douze ans plus tard. Malgré ce développement et un contrôle effectif des principales voies de communication, malgré la fondation de la ville d'Abû Kamâl autour de casernes, au niveau d'un gué sur l'Euphrate en 1881, la circulation sur les autres voies de la steppe reste contrôlée par les bédouins : il faut payer des droits de passage, se faire protéger, etc. Cette situation ne s'améliore pas avant la Première Guerre mondiale. En 1910, la construction d'un pont sur l'Euphrate à Deir ez-Zor confirme son rôle sur la route entre Damas et Bagdad. Grâce à cet équipement, la ville devient un point de passage obligé vers la Djézireh où, quelques années plus tard, l'État fonde Hasaka, une nouvelle agglomération située à 150 km au nord, au bord du Khabour²⁴.

²⁰. Hannyoyer, « Politiques des notables en Syrie », p. 113-142.

²¹. Sur les multiples difficultés rencontrées par les troupes ottomanes pour établir son autorité dans la steppe syrienne, Métral, « Changements dans les routes et les flux commerciaux », p. 32-34.

²². J. Hannyoyer (« Politiques des notables en Syrie », p. 128) montre bien comment, les habitants, originaires pour la plupart de tribus nomades, ont du mal à accepter les règles de l'administration ottomane jusqu'au début du XX^e siècle, notamment en ce qui concerne l'exercice du pouvoir local.

²³. La première école primaire est ouverte en 1865, viennent ensuite le palais du gouverneur (sérail), des baraques militaires, un marché couvert et surtout un jardin public municipal. Hannyoyer, « Politiques des notables en Syrie », p. 123-124.

²⁴. Hannyoyer, « Politiques des notables en Syrie », p. 125.

Les routes

À la faveur de la guerre de Crimée (1854-1855), le cours des céréales connaît une augmentation telle que la production des pays du Levant devient concurrentielle²⁵. Les difficultés de transport par animaux de bât entre l'arrière-pays et les ports de la côte plaident pour la mise en place de nouvelles voies de communication, praticables par des véhicules à roues. Quelques années plus tard, le développement des routes est amorcé dans la province de Damas sur la base d'une initiative privée. La première voie carrossable de la région est ouverte en 1863 entre Beyrouth et le chef-lieu de la province. Elle facilite l'acheminement des marchandises entre les deux villes ; alors qu'il fallait trois journées à cheval par la piste, il ne faut plus que treize heures par la route²⁶. Le volume transporté par son intermédiaire augmente rapidement, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises²⁷. Cette route a été construite par un établissement privé, concessionnaire de la Porte, dont les principaux actionnaires sont aussi ceux de la compagnie française du chemin de fer Paris-Lyon-Marseille ; selon B. Labaki, elle est alors conçue comme un prolongement du réseau de la compagnie²⁸. Plus localement, c'est aussi une lourde contribution au développement de Beyrouth et de son port ; à son extrémité continentale, Damas constitue malgré elle un relais vers l'arrière-pays²⁹. Cette route est la première de la région, les autres voies de communication ne sont pas praticables par des véhicules à roues, il s'agit de pistes pas assez stabilisées pour le roulage des marchandises. À la suite de cette première expérience, la province de Damas est progressivement dotée de nouvelles voies carrossables ; les gouverneurs en sont les principaux promoteurs. Les détails de la chronologie ne sont pas établis et il n'est pas toujours facile de faire la part entre les projets et les travaux effectivement réalisés ; on dispose cependant de plusieurs repères. Quelques années après l'ouverture de la route de Beyrouth, en 1867, le conseil (*majlis*) de la province prépare un vaste programme. Il prévoit de réaliser deux grandes routes carrossables pour mettre Damas en relation avec le Hauran et le sud jusqu'à Ajlûn et, vers le nord, avec Hama, Homs et Ma'arrat al-Nu'mân. De part et d'autre de cette colonne vertébrale, le conseil propose aussi la construction de plusieurs routes secondaires³⁰. Alors que la voie entre Beyrouth et Damas est perpendiculaire à la côte et qu'elle a d'abord pour objet de faciliter la pénétration de l'arrière-pays depuis la côte, le projet du *majlis* s'étend du nord au sud, sur plus de 400 km, suivant un axe parallèle au bord de la mer. Par son ampleur, c'est un véritable programme d'équipement de la région qui doit mettre en communication les villes les plus importantes de la vallée de l'Oronte avec celles de la vallée du Jourdain. À

²⁵. Firestone, « Production and Trade in an Islamic Context », p. 192.

²⁶. Elefteriades, *Les chemins de fer en Syrie et au Liban*, p. 39.

²⁷. Les voyageurs sont 5 809 en 1863 et 11 000 au début de la décennie suivante : Ghazzal, *L'économie politique de Damas*, p. 154 et Elefteriades, *Les chemins de fer en Syrie et au Liban*, p. 42.

²⁸. Labaki, *Introduction à l'histoire économique du Liban*, p. 59.

²⁹. Il est remarquable que les Damascènes se soient opposés à la construction de cette route dont ils craignaient qu'elle ne les rapproche trop de l'Europe : Rafeq, « The Impact of Europe on Traditional Economy », p. 421. Sur les enjeux de ce nouvel équipement, voir aussi Fawaz, « The Beirut-Damascus Road », p. 19-28.

³⁰. Gross, *Ottoman Rule*, p. 137.

une échelle plus large, ce projet constitue aussi une section de la route entre Alep et Jérusalem. Mais ce sont là des objectifs à long terme dont la réalisation se fait attendre comme en témoignent, plus de dix ans après, les nouveaux projets du gouverneur Midhat Pacha. Leurs descriptions par différents auteurs ne concordent pas tout à fait, elles attestent cependant une ambition régionale explicite. En outre, le pacha ne se satisfait pas seulement d'un programme ; durant son mandat, il fait réaliser, à l'aide de la corvée, une route entre Tripoli et Damas et une autre entre Baalbek et Chtaura³¹. Ces réalisations et les travaux à faire ne sont pas seulement destinés au développement du commerce, ils ont aussi pour objectif de conforter le pouvoir de la Porte dans la région. Par exemple, une route projetée entre Lattaquié et Hamâ, par les monts Ansâriyya, a pour but de mieux intégrer cette région mal contrôlée³². Malgré les ambitions du gouverneur et les moyens dont il se dote, une partie seulement de son programme est réalisée durant les quelques mois de son mandat. Après sa destitution, les travaux sont ralentis mais pas abandonnés. En 1887-1888, le service des travaux publics de la province partage ses activités entre trois chantiers différents, il aménage plus de 80 km de route : entre Damas et le Hauran, entre Damas et Homs et entre Hamâ et Lattaquié³³. La première - plus de 130 km - est ouverte à la circulation en 1888 après sept années de travaux ; l'année suivante, le *majlis* adopte une disposition relative à l'élargissement des routes de la région³⁴. En même temps, de nouveaux chantiers sont engagés, celui d'un projet ancien : entre Homs et Baalbek et un, plus récent, entre Haïfa et Nazareth. Ainsi, malgré un décalage constant entre les projets et les réalisations, M. L. Gross estime que l'ensemble de la province est maillé par un réseau de routes carrossables au début des années 1890³⁵. Le témoignage d'un contemporain corrobore cet avis ; le comte de Perthuis - initiateur de la route de Damas à Beyrouth - note alors qu'après une trentaine d'années de travaux les résultats sont tangibles. Il insiste en particulier sur la qualité de la nouvelle voie impériale qui conduit de Damas à Bagdad et aussi sur l'effectivité de la police à l'encontre des tribus bédouines³⁶. Le premier tableau complet des voies de communication de la région a été dressé par un militaire français à la veille de la Première Guerre mondiale³⁷ ; à partir d'une description détaillée, il compte plus de 3 000 km de routes carrossables (fig. 4). Ce chiffre montre que les travaux réalisés au cours du demi-siècle précédent sont considérables. Cependant, le détail des routes, section par section, indique aussi que ce réseau est émaillé de multiples lacunes. Par exemple, la route entre Damas et Tyr par

³¹. Il est probable que la route entre Tripoli et Damas emprunte un itinéraire qui contourne les chaînes du Liban et de l'Anti-Liban par le nord et qu'elle passe par Homs : Shamir, « The Modernization of Syria », p. 374-375 et Gross, *Ottoman Rule*, p. 270.

³². Les travaux de cette route ont été engagés mais elle n'a pas été achevée : Gross, *Ottoman Rule*, p. 271.

³³. Le rapport annuel de la province distingue deux types d'aménagement en fonction du revêtement des voies, les *chûsa* (du français *chaussée*, utilisé pour désigner la route de Damas à Beyrouth qui est empierrée) et les voies *turâbiyya* (de *turâb* : poussière, terre), c'est-à-dire en terre battue : Rapport annuel (*sâlnâma*) de la province de Damas, vol. 21, 1888-1889, p. 146.

³⁴. 'Awad 'Abd al-Aziz, *Al-idara al-uthmaniyya fi wilayat suriyya*, p. 272-274.

³⁵. Gross, *Ottoman Rule*, p. 391-392.

³⁶. Perthuis, *Le désert de Syrie, l'Euphrate et la Mésopotamie*, p. 253.

³⁷. *Notice sur la Syrie*, Ministère de la Guerre, Paris, 1916.



Figure 4. Voies de communication des environs de Damas en 1913. A la veille de la Première Guerre mondiale, on compte plus de 3 000 km de routes carrossables dans la région de Damas, cette carte témoigne de l'ampleur des travaux réalisés au cours du demi-siècle précédent. Dessin de l'auteur d'après *Notice sur la Syrie*, 1916, Paris, Hachette.

Bâniyâs (47 km) est qualifiée de mauvaise, c'est plutôt un chemin de caravanes, elle compte de nombreux gués et des sections de chemins pierreux. L'auteur montre aussi que de nombreuses routes manquent d'entretien, en particulier depuis l'ouverture des nouvelles voies ferrées.

Les chemins de fer

Depuis le début des années 1870, les nouvelles voies de communication ne sont pas seulement des routes³⁸. L'équipement de la région en chemins de fer a été envisagé pour la première fois en 1872, dans le cadre d'un projet de liaison entre Bagdad et la côte méditerranéenne, par une commission franco-britannique³⁹. Mais, dans ce domaine aussi, les réalisations se font longtemps attendre. Plus de dix ans après, au milieu des années 1880, alors que la route de Beyrouth à Damas est surchargée par le trafic commercial qui s'est développé en une vingtaine d'années entre les deux villes, une compagnie privée élabore un projet moins ambitieux mais plus réaliste que le précédent : une voie ferrée entre Damas et la côte. Depuis Damas, elle aurait contourné la chaîne du Liban par le sud pour rejoindre, non pas Beyrouth ni Saïda - dont le port est alors difficile d'accès - mais Haïfa située à une centaine de kilomètres plus au sud. Cet itinéraire présentait aux yeux de ses concepteurs l'avantage de traverser la plaine céréalière du Hauran dont la propriété foncière est alors en grande partie contrôlée par des notables damascènes. Cette région produisait un important excédent de blé exporté vers l'Europe par les ports palestiniens de Haïfa et de Saint-Jean-d'Acre⁴⁰. Le projet est ressenti comme une menace par la compagnie de la route de Damas à Beyrouth ; pour la contrer, elle envisage la construction d'une liaison ferrée entre les deux villes⁴¹. Ces propositions ne sont pas suivies d'effets directs ; mais, à partir de ce moment-là, les projets deviennent plus nombreux et plus circonstanciés. En 1888, un véritable programme d'équipement est établi par la Sublime Porte ; il prévoit deux lignes au long cours au départ de Damas, une vers La Mecque, une autre vers Bagdad : deux liaisons, qui ne concordent pas avec les projets des compagnies privées car elles ne desservent pas la côte. Ces différences témoignent de celles des ambitions des promoteurs. Les entreprises privées, dont les capitaux sont principalement européens, cherchent à mettre en relation les ports avec les lieux de production agricole ou minière et de chalandise de l'intérieur tandis que la Sublime Porte tente de promouvoir un véritable réseau de circulation à l'échelle de l'ensemble de l'Empire. Alors que les voies proposées par les compagnies privées sont courtes, nombreuses et perpendiculaires au rivage, les projets d'Istanbul se développent en longues lignes plutôt parallèles à la côte. Les liaisons entre Damas, Bagdad et La Mecque s'inscrivent dans cette logique. Considérées comme des voies stratégiques, leur établissement est concédé par la Porte avec une garantie de revenu annuel, quel que soit le volume effectif du trafic. À partir de ce moment-là, les demandes de concessions se multiplient. En 1890, un notable de Baalbek, obtient la concession d'une ligne à voie étroite entre Damas et Muzayrib, une petite ville située à une centaine de kilomètres vers

³⁸. Le réseau des communications est aussi celui des informations. À cet égard, Beyrouth est connectée à Damas par le télégraphe en 1861 et à Istanbul deux ans plus tard. Le réseau ottoman connaît un fort développement au cours des années 1860 mais il n'est pas achevé avant le début du siècle suivant ; la ligne entre Istanbul et La Mecque est officiellement inaugurée en 1907. Rogan, « Instant Communication », p. 113-128.

³⁹. Velud, « Régime des terres et structures agraires », p. 164.

⁴⁰. En 1879, 1000 tonnes de blé du Hauran, sur 1750, partent vers l'Europe par le port de Saint-Jean-d'Acre : Ghazzal, *L'économie politique de Damas*, p. 151.

⁴¹. Vaumas, *Le relief de Beyrouth*, p. 24.

le sud au cœur de la plaine du Hauran⁴². Quelques mois plus tard, la compagnie de la route de Beyrouth à Damas participe à la fondation d'une société chargée d'étudier un chemin de fer entre les deux villes tandis qu'un notable de Beyrouth en obtient la concession⁴³. L'année 1892 est marquée par l'ouverture de la première voie de la région. Etablie entre Jaffa et Jérusalem, elle ne touche pas directement Damas mais son exemple est remarquable. Malgré la faible distance qu'elle couvre, 75 km seulement, son succès est immédiat : elle réduit à trois heures trente un voyage qui nécessitait auparavant une douzaine d'heures de marche⁴⁴.

La concurrence entre les entreprises privées est rude, elle se développe en particulier entre les compagnies à capitaux anglais et celles à capitaux français qui se livrent à une véritable course contre la montre. En 1893, une société anglaise engage la construction d'une voie entre Saint-Jean-d'Acre et Damas qui menace sa liaison avec Beyrouth⁴⁵. L'année suivante, la compagnie Damas-Hama et prolongements (DHP), qui doit construire la ligne de Beyrouth, inaugure celle entre Damas et Muzayrib⁴⁶. Deux ans plus tard seulement, c'est la liaison avec Beyrouth qui est ouverte au public ; les 90 kilomètres qui séparent les deux villes sont franchis en neuf heures sur une ligne dont le développement atteint 147 km⁴⁷. Ces deux voies se complètent, elles ont pour objectif principal la promotion des cultures céréalières dans le Hauran et le détournement des excédents vers Beyrouth, par l'intermédiaire de Damas⁴⁸. Le port de Saïda est alors définitivement supplanté ; à la fin du siècle son trafic est estimé trente fois inférieur à celui de Beyrouth⁴⁹. Si la concurrence s'est exercée avec la plus grande vivacité pour relier l'intérieur avec les ports, les voies au long cours sont plus difficiles à établir. Celle de Bagdad est convoitée suivant des itinéraires et des projets très différents par les Français et par les Allemands⁵⁰ tandis que celle de La Mecque, destinée tout d'abord à l'acheminement des pèlerins, ne semble pas intéresser les investisseurs étrangers. Pour pallier cette situation, la Porte et le sultan à titre personnel favorisent la création d'une compagnie ottomane pour réaliser la voie du Hedjaz dont la construction est engagée au tournant du siècle⁵¹. Sur une centaine de kilomètres, son tracé est parallèle à la voie (étroite) de Muzayrib. Trois ans plus tard, l'ouverture de cette ligne (de largeur normale) donne lieu à une forte concurrence entre les deux exploitants. Elle est d'autant plus vive que le financement de la voie du Hedjaz, par les dons de la communauté musulmane qui

⁴². Thobie, *Intérêts et impérialisme français*, p. 165. Muzayrib est non seulement un centre de production céréalière, c'est aussi une étape importante et un marché pour les pèlerins en route vers La Mecque.

⁴³. Elefteriades, *Les chemins de fer en Syrie et au Liban*, p. 44-45.

⁴⁴ Bonine, « The Introduction of Railroads », p. 59.

⁴⁵. Thobie, *Intérêts et impérialisme français*, p. 170.

⁴⁶. En juillet 1894, Vaumas, *Le relief de Beyrouth*, p. 24.

⁴⁷. En août 1895, Bonine, « The Introduction of Railroads », p. 60.

⁴⁸. Thobie, *Intérêts et impérialisme français*, p. 169.

⁴⁹. Labaki, *Introduction à l'histoire économique du Liban*, p. 188.

⁵⁰. Les Allemands proposent un tracé qui, au départ d'Alep, traverse la Syrie du nord tandis que les Français tentent de dresser un contre-projet qui passerait plus au nord, par le plateau anatolien : Ragey, *La question du chemin de fer*.

⁵¹. Thobie, *Intérêts et impérialisme français*, p. 326.

ne nécessite donc pas de rémunération du capital immobilisé - permet à la compagnie ottomane de proposer des prix très inférieurs à ceux pratiqués par la DHP⁵². Cette concurrence est exacerbée par la mise en service, dans le cadre de la ligne du Hedjaz, d'un embranchement entre Dar'â et Haïfa en 1905 ; il a pour conséquence le détournement d'une partie des céréales du Hauran vers ce port. La compagnie DHP supporte mal la baisse du trafic qui s'en suit⁵³. Par contre, elle a un effet mitigé sur Beyrouth car, si les exportations de produits agricoles passent par Haïfa, les importations de produits finis en provenance d'Europe continuent de transiter par Beyrouth et Damas⁵⁴. Le dynamisme qui caractérise le développement des chemins de fer se poursuit jusqu'au début de la Première Guerre mondiale. À ce moment-là, la compagnie DHP exploite un peu moins de 700 kilomètres de lignes à voies larges ou étroites⁵⁵. Ses pertes vers le sud ont été compensées par la mise en service de plusieurs lignes au nord : entre Damas et Alep en 1906 et entre Homs et Tripoli en 1911⁵⁶.

À l'issue de ces transformations, il semble que Damas, capitale régionale et relais d'Istanbul jusqu'au début des années 1820, soit devenu un simple chef-lieu de province en un peu plus d'un demi-siècle. Le tableau des changements relatifs aux voies de communication semble cependant paradoxal : le commerce à longue distance abandonne la ville au moment où elle s'inscrit dans un véritable réseau local. Ce paradoxe est une illusion : à la fois dans leur déroulement dans le temps et dans leur inscription dans l'espace, les deux mouvements ne ressortissent ni aux mêmes durées, ni aux mêmes échelles. Tout d'abord, c'est dès la fin du XVIII^e siècle que de nouvelles opportunités apparaissent sur les routes au long cours. À ce moment-là, les transformations n'ont pas encore touché le réseau des environs de Damas. À l'opposé des recommandations des *tanzimat*, les voies de communication sont négligées par les gouverneurs successifs avant le milieu du XIX^e siècle⁵⁷. Avant l'ouverture de la route de Beyrouth, elles ne connaissent aucune amélioration, au contraire, à partir des années 1830, les relations entre les centres urbains et les bédouins de la steppe sont très tendues. Les tribus revendiquent une forte autonomie, elles rançonnent les quelques villages de la région et elles étendent leur influence vers les grandes villes de l'ouest, jusqu'aux portes d'Alep en particulier. Il devient alors de plus en plus difficile de faire circuler des caravanes vers Bagdad⁵⁸. Les multiples tribus prétendent percevoir des taxes, des droits de passage ou d'accompagnement qui ne facilitent pas les échanges commerciaux avec l'Orient⁵⁹. Le

⁵². Sur le montage financier qui a permis de réaliser cette ligne en un temps record voir Bonin, « Le chemin de fer du Hedjaz », p. 430-431.

⁵³. Elefteriades, *Les chemins de fer en Syrie et au Liban*, p. 72.

⁵⁴. En 1907, Haïfa n'est pas citée dans une liste des 11 plus grands ports de l'Empire où Beyrouth occupe la troisième place avec 11 % du commerce total de ces ports : Quataert, « The Age of Reforms 1812-1914 », p. 831.

⁵⁵. Elefteriades, *Les chemins de fer en Syrie et au Liban*, p. 323.

⁵⁶. Labaki, *Introduction à l'histoire économique du Liban*, p. 197-198 ; Bonine, « The Introduction of Railroads », p. 61.

⁵⁷. Ma'oz, « The Impact of Modernization on Syrian Politics », p. 166.

⁵⁸. Rafeq, « The Impact of Europe on Traditional Economy », p. 420-421.

⁵⁹. Hannoyer, « Politiques des notables en Syrie », p. 117 *sq.*

point culminant de ces tensions est atteint en 1852 (au moment où la Porte tente de renforcer son autorité) : à la suite d'une violente altercation entre chameliers et bédouins, la piste directe entre Damas et Bagdad (une trentaine de jours de voyage) est fermée pendant quatorze ans⁶⁰. Durant cette période, les caravanes doivent emprunter un itinéraire plus sûr, par Alep, Mardin et Mossoul, mais il faut deux mois et demi à trois mois pour le parcourir⁶¹. Cette situation, en augmentant le coût de transport des marchandises, provoque une baisse des échanges entre les deux villes.

Ainsi, les nouveaux itinéraires par la mer Noire et par la mer Rouge ont tout le temps de s'installer et de se stabiliser avant la mise en place de nouvelles opportunités en Syrie. À la fin du XIX^e siècle, malgré son équipement en routes et en chemins de fer, Damas ne récupère pas le transit perdu au cours des décennies précédentes. L'amélioration du réseau et la sécurité offerte par la province ne constituent plus des conditions suffisantes pour provoquer un nouveau détournement du trafic par les pistes syriennes. En outre, les autres routes du Proche-Orient ont aussi connu de multiples aménagements au cours des quarante dernières années du siècle. Par exemple, l'itinéraire de la mer Noire s'appuie sur une voie qui, au départ de Trébizonde, rejoint Tabriz à travers un massif montagneux d'accès difficile dont l'altitude atteint plus de 2 000 mètres⁶². Depuis le milieu des années 1850, cette route est l'objet de travaux incessants qui mobilisent durant deux décennies toutes les ressources affectées à la voirie dans la province. Après de multiples réparations jusqu'au début des années 1860, on y engage des travaux plus importants. Elle est élargie, son tracé est rectifié pour éviter les trop fortes pentes et elle est macadamisée de telle manière qu'en 1872 - un siècle après le traité de Küтчүк Kaynardja -, elle est praticable par des véhicules à roues, en été comme en hiver, sur à peu près 600 kilomètres. À la fin des années 1880, ce ne sont pas moins de 7 300 tonnes de marchandises - soit un mouvement de 60 chameaux par jour dans chaque sens - qui transitent chaque année par cette route⁶³. On imagine tous les services qu'un tel trafic mobilise en termes d'approvisionnement des hommes et des animaux, en termes de logement et d'entreposage des marchandises (une trentaine de relais), en matière de police enfin. On imagine aussi les avantages qu'il faudrait offrir pour détourner ce trafic au profit d'un autre itinéraire. Vers le sud, l'ouverture du canal de Suez a aussi été décisive : toute concurrence d'un itinéraire terrestre avec cette voie, qui présente l'avantage d'éliminer les ruptures de charge entre l'Extrême-Orient et l'Europe, aurait été vouée à l'échec, quelle qu'ait été la qualité des routes proposées.

En un siècle, Damas est effectivement reléguée au rang d'une grande ville de province. Sa principale ressource - fondée sur des relations terrestres avec les autres régions de l'Empire ottoman - tarie, elle s'engage dans un nouveau réseau basé sur des relations maritimes avec l'Europe. Elle y joue un rôle important mais un second rôle seulement, derrière Beyrouth dont la population est passée de quelques milliers

⁶⁰. Perthuis, *Le désert de Syrie*, p. 238-255.

⁶¹. Rafeq, « The Impact of Europe on Traditional Economy », p. 421.

⁶². Pour les difficultés de circulation sur cette route à la fin des années 1850 voir Gobineau, *Trois ans en Asie*, p. 337-365.

⁶³. Cuinet, *La Turquie d'Asie*, p. 28-31 et 41-42.

d'habitants vers 1800 à une centaine de milliers à la veille du XX^e siècle. Un changement assez fort pour que L. Fawaz y voit une véritable inversion des relations entre les deux villes⁶⁴. Mais les recompositions régionales ne touchent pas seulement Damas et Beyrouth. De manière générale, elles sont plus favorables aux villes de la côte qu'à celles de l'intérieur. À part Naplouse, qui connaît un regain d'activités au milieu du siècle, ce sont surtout Beyrouth, Haïfa - où les Anglais nomment un consul en 1853 -, Jaffa et Lattaquié qui se développent durant la même période. Cependant toutes les villes ne bénéficient pas du même dynamisme, en fonction de leur relation avec les voies de communication elles se livrent à une concurrence dont témoigne le déclin des activités de Saïda, de Saint-Jean-d'Acre et de Tripoli durant la même période⁶⁵.

Ce tableau du lent déclassement de Damas montre qu'un avantage acquis par une ville à un moment donné, dans le contexte d'une technologie donnée, est toujours susceptible d'être perdu à la faveur du développement de nouveaux moyens. Comme on l'a examiné, la navigation en mer Noire, en mer Rouge et à travers les détroits - acquise par des décisions politiques et améliorée par le développement de la vapeur - est le principal déterminant de l'effondrement de l'itinéraire terrestre par Damas. Les différends avec les bédouins de la steppe n'ont fait qu'accélérer un processus alors inéluctable auquel le rétablissement de l'autorité ottomane à Deir ez-Zôr n'a rien changé. Autrement dit, les mutations qui touchent Damas lui échappent complètement. Leurs déterminants ne sont ni dans la ville, ni dans la province, elles trouvent leur origine dans les relations entre la Porte et les puissances étrangères et dans de nouvelles technologies.

Dans son article cité en introduction, E. Wirth propose de privilégier des déterminants économiques et géographiques, plutôt que politiques et militaires, pour expliquer l'évolution des villes. L'exemple de Damas au XIX^e siècle montre que, même si les routes portent effectivement le dynamisme des villes, les décisions appartiennent d'abord au politique. C'est le changement de rapport de force entre l'Empire et les Puissances (Russie, France, Angleterre) qui conduit à l'ouverture des mers ottomanes à la navigation étrangère et, *in fine*, au déclassement de Damas quant à son rôle de lieu de transit international. Autrement dit, il semble que les conditions géographiques - l'organisation de l'espace - viennent au second plan, non pas comme déterminants mais plutôt en termes de potentialités et/ou d'opportunités. Par exemple : une liaison entre deux villes est plus courte, plus sûre ou bien plus facile par une voie plutôt que par une autre ; ou encore, les habitants des régions traversées sont plus ou moins compétents pour assurer les relais nécessaires... Mais, ces opportunités sont multiples, la mer Noire a toujours été la même quant à sa navigabilité ; l'itinéraire qui l'emprunte était très actif au tournant des XIII^e et XIV^e siècles⁶⁶. Ainsi, la décision d'exploiter une opportunité plutôt qu'une autre - un itinéraire plutôt qu'un autre -, appartient au monde politique, aux rapports de force qui l'animent, à la manière dont il oriente les investissements par la

⁶⁴. Fawaz, 1990, « The Beirut-Damascus Road ». Sur ce basculement et, plus généralement, les effets induits par l'intégration économique de la région à l'économie mondiale, voir aussi Tabak, « Local Merchants in Peripheral Areas », p. 179-214.

⁶⁵. Ma'oz, « The Impact of Modernization on Syrian Politics », p. 180-181.

⁶⁶. Wirth, « Alep et les courants commerciaux », p. 51 et aussi Bryer, *The Empire of Trebizond*.

construction d'équipements, la législation, l'octroi de monopoles, ou encore par des taxes douanières plus ou moins attractives.

Références

- Arnaud, J.-L., « La population de Damas à la fin de la période ottomane », *Annales de démographie historique*, 1-2001, p. 177-207.
- 'Awad 'Abd al-Aziz, M., *Al-idara al-uthmaniyya fi wilayat Suriyya 1864-1914 [L'administration ottomane de la province de Syrie, 1864-1914]*, Dar al-ma'arif, Le Caire, 1969.
- Bird, M., *Samuel Shephard of Cairo*, Michael Joseph, Londres, 1957.
- Bonin, C.-E., « Le chemin de fer du Hedjaz », *Annales de géographie*, 1909, p. 416-432.
- Bonine, M. E., « The Introduction of Railroads in the Eastern Mediterranean : Economic and Social Impacts », dans T. Philipp et B. Schaebler (éd.), *The Syrian Land : Process of Integration and Fragmentation. Bilâd al-Shâm from the 18th to the 20th Century*, Franz Steiner, Stuttgart, 1998, p. 53-78.
- Bryer, A. M., *The Empire of Trebizond and the Pontus*, Variorum Reprints, Londres, 1980.
- Charles-Roux, J., *L'Isthme et le canal de Suez*, Hachette, Paris, 1901.
- Cuinet, V., *La Turquie d'Asie. Géographie administrative, statistique descriptive et raisonnée de chaque province de l'Asie Mineure*, Isis, Istanbul, 2001 (1^{re} éd. 1892).
- Elefteriades, E., *Les chemins de fer en Syrie et au Liban, étude historique financière et économique*, s.n., Beyrouth, 1944.
- Establet, C., Pascual, J.-P., *Ultime voyage pour La Mecque, les inventaires après décès de pèlerins morts à Damas vers 1700*, IFEAD, Damas, 1998.
- Faroghi, S., *Pilgrims & Sultans, the Hadjj under the Ottomans*, I. B. Tauris, Londres, New York, 1994.
- Fawaz, L.T., « The Changing Balance of Forces between Beirut and Damascus in the Nineteenth and Twentieth Centuries », *Villes au Levant, Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, 55-56, 1990, p. 208-214.
- Fawaz, L. T., « The Beirut-Damascus Road : Connecting the Syrian Coast to the Interior in the 19th Century », dans T. Philipp et B. Schaebler (éd.), *The Syrian Land : Process of Integration and Fragmentation. Bilâd al-Shâm from the 18th to the 20th century*, Franz Steiner, Stuttgart, 1998, p. 19-28.
- Firestone, Y., « Production and Trade in an Islamic Context : Sharika Contracts in the Transitional Economy of Northern Samaria, 1853-1943 », *International Journal of Middle East Studies*, 6, 1975, 185-209.
- Ghazzal, S., *L'économie politique de Damas durant le XIX^e siècle, structures traditionnelles et capitalisme*, IFEAD, Damas, 1993.
- Gobineau, J.-A. de, *Trois ans en Asie (1855-1858)*, A.-M. Métailié, Paris, 1980.
- Guys, H., *Beyrouth et le Liban. Relation d'un séjour de plusieurs années dans ce pays*, Dar Lahad Khater, Beyrouth, 1985 (1^{re} éd. 1850).
- Gross, M. L., *Ottoman Rule in the Province of Damascus 1860-1909*, PhD, Georgetown University, Washington DC, 1979.
- Hannoyer, J., « Politiques des notables en Syrie : naissance d'une ville (Deyr al-Zôr, 1850-1921) », *Bulletin d'études orientales*, XLI-XLII, 1993, p. 113-142.
- Issawi, C., « The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900 : Rise and Decline of a Road », *International Journal of Middle East Studies*, 1, 1970, p. 18-27.
- Kasaba, R., « Incorporation of the Ottoman Empire 1750-1820 », *Review*, X 5/6 (sup.), 1987, p. 805-847.

- Labaki, B., *Introduction à l'histoire économique du Liban. Soie et commerce extérieur en fin de période ottomane (1840-1914)*, Université libanaise, Beyrouth, 1984.
- Laorty Hadji (pseudonyme de J. Taylor), R. P., *La Syrie, la Palestine et la Judée. Pèlerinage à Jérusalem et aux lieux saints*, Paris, 1854.
- Ma'oz, M., « The Impact of Modernization on Syrian Politics and Society during the Early Tanzimat Period », dans W. R. Polk et R. L. Chambers (éd.), *Beginnings of the Modernization in the Middle East. The Nineteenth Century*, University of Chicago Press, Chicago, Londres, 1968, p. 333-349.
- Métral, F., « Changements dans les routes et les flux commerciaux du désert syrien 1870-1920 : le sort incertain des oasis de la Palmyrène », dans T. Philipp et B. Schaebler (éd.), *The Syrian Land : Process of Integration and Fragmentation. Bilâd al-Shâm from the 18th to the 20th century*, Franz Steiner, Stuttgart, 1998, p. 32-34.
- Perthuis, cte de, *Le désert de Syrie, l'Euphrate et la Mésopotamie par le Comte de Perthuis*, Hachette, Paris, 1896.
- Quataert, D., « The Age of Reforms 1812-1914 », dans H. Inalcik et D. Quataert (éd.), *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914*, Cambridge University Press, Cambridge, 1994, p. 759-943.
- Rafeq, A. K., *The Province of Damascus, 1723-1783*, Khayats, Beyrouth, 1970.
- Rafeq, A. K., « The Impact of Europe on Traditional Economy : the Case of Damascus 1840-1870 », dans J.-L. Bacqué-Grammont et P. Dumont (éd.), *Economie et sociétés dans l'Empire ottoman*, Editions du CNRS, Paris, 1983, p. 419-432.
- Ragey, L., *La question du chemin de fer de Bagdad 1893-1914*, Rieder, Paris, 1933.
- Reilly, J. A., « Properties around Damascus in the Nineteenth Century », *Arabica*, XXXVII, 1990, p. 91-114.
- Shamir, S., « The Modernization of Syria : Problems and Solutions in the Early Period of Abdülhamid », dans W. R. Polk et R. L. Chambers, *Beginnings of Modernization in the Middle East, The Nineteenth Century*, University of Chicago Press, Chicago, Londres, 1968, p. 351-381.
- Rogan, E., « Instant Communication : the Impact of the Telegraph in Ottoman Syria », dans T. Philipp et B. Schaebler (éd.), *The Syrian Land : Process of Integration and Fragmentation. Bilâd al-Shâm from the 18th to the 20th Century*, Franz Steiner, Stuttgart, 1998, p. 113-128.
- Tabak, F., « Local Merchants in Peripheral Areas of the Empire : the Fertile Crescent during the Long Nineteenth Century », *Review*, XI/2, 1988, p. 179-214.
- Tekeli, I., « On Institutionalized external Relations of Cities in the Ottoman Empire - A Settlement Models Approach », *Etudes balkaniques*, 1972-2, p. 49-72.
- Thobie, J., *Intérêts et impérialisme français dans l'Empire ottoman (1895-1914)*, Publications de la Sorbonne, Paris, 1977.
- Tresse, R., *Le pèlerinage syrien aux villes saintes de l'Islam*, Imp. Chaumette, Paris, 1937.
- Turgay, A. U., « Trade and Merchants in Nineteenth-Century Trabzon : Elements of Ethnic Conflict », dans B. Braud et B. Lewis (éd.), *Christians and Jews in the Ottoman Empire. The Functioning of a Plural Society*, Helmes & Meier, New York, Londres, 1982, p. 287-318.
- Vaumas, E. de, *Le relief de Beyrouth et son influence sur le développement de la ville*, Ecole française d'ingénieurs, Beyrouth, 1949.
- Velud, C., « Régime des terres et structures agraires en Jézireh syrienne durant la première moitié du vingtième siècle », dans *Terroirs et sociétés au Maghreb et au Proche-Orient*, Maison de l'Orient, Lyon, 1987, p. 161-194.
- Wirth, E., « Alep et les courants commerciaux entre l'Europe et l'Asie du XII^e au XVI^e siècle », *Villes au Levant, Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, 55-56, 1990, p. 44-56.